

qu'il n'est ni inconvenant, ni indigne d'un homme d'Etat d'établir des garanties qu'elles agiroient conformément à leur intérêt; car il peut arriver—cela arrive pour d'autres choses que des chemins de fer—que la plus grande sagesse ne préside pas toujours à leur administration, que les esprits les plus clairvoyants n'exercent pas toujours une influence prépondérante. J'attire instamment là-dessus l'attention du gouvernement, s'il accepte la proposition de décréter comme loi ce qui est indubitablement le vœu de la population du Nord-Ouest, et ce qui serait d'un grand avantage pour ces territoires. Je crois qu'il est possible d'obvier aux difficultés qu'on a fait valoir à l'encontre du projet, si, au lieu de fixer longtemps d'avance un prix maximum auquel les terres devront être vendues, le gouvernement se réserve le droit de fixer lui-même le prix par arrêté ministériel en tout temps et pour toutes terres données.

M. DEWDNEY : Comment l'honorable député propose-t-il d'en agir à l'égard de la compagnie du chemin de fer du lac Long, par exemple, qui a obtenu ses terres ?

M. DAVIN : Cette subvention en terres est faite, c'est une affaire finie.

M. DEWDNEY : Pourquoi l'honorable député ne disait pas cela l'année dernière ?

M. DAVIN : Parce que la question n'a pas été soulevée.

M. DEWDNEY : Ce point a été discuté l'année dernière.

M. DAVIN : Il faut croire alors que je me suis ravisé depuis. J'ose dire que mon honorable ami, le ministre de l'intérieur est sous l'impression que, parce que le chemin du lac Long part de Regina pour gagner le nord, je m'y suis vivement intéressé et que j'étais heureux de le voir construire, sans égard à ces considérations; mais la vérité est que je n'ai pas songé à cela, l'année dernière. La question a été discutée dans les territoires et on a reconnu la nécessité d'ouvrir aussi promptement que possible à la colonisation les terres des compagnies du chemin de fer. Et je crois que si le gouvernement veut étudier la question, il se convaincra qu'il est de l'intérêt des compagnies, tout autant que de l'intérêt du pays ou du gouvernement, qu'on avise aux moyens de faire promptement coloniser ces terres. Je crois que la proposition que je fais n'a pas été faite auparavant dans cette chambre, mais je crois que les vues des compagnies et celles du pays seraient satisfaites si on réservait le droit de fixer par arrêté ministériel en un temps donné, et pour toutes terres données, en tenant compte de leur valeur, de leur situation, des établissements qui les entourent, de fixer à certaines périodes, en tenant compte de toutes ces considérations, un prix maximum auquel ces terres devront être vendues. J'ai saisi la difficulté dès qu'on a soulevé l'objection. Je vois qu'il y a une grave objection à fixer dès maintenant un prix maximum. Ce qui serait un prix raisonnable aujourd'hui, pourrait être un prix non raisonnable et des plus injustes pour les compagnies dans dix ans d'ici, mais si on laisse au gouvernement à fixer le prix par arrêté ministériel, disons dans cinq, dix ou quinze ans d'ici, je crois que nous pouvons compter que le gouvernement ne commettra pas d'injustice à l'égard des compagnies.

M. DAVIN.

M. DALY : Je ne partage certainement pas l'opinion émise par l'honorable député d'Assiniboia (M. Davin), car je crois que si nous entourons les subventions en terres de toute compagnie de chemins de fer de restrictions telles que celles qu'il veut imposer par arrêté ministériel, il sera impossible à cette compagnie de vendre ses actions garanties par cette subvention. Les honorables députés de la gauche paraissent être d'opinion que les terres qu'il est question d'accorder à ces compagnies de chemins de fer, sont situées le long de ces chemins de fer. Aucun des chemins de fer mentionnés dans les résolutions, à l'exception du Lac Seul, et du chemin de fer qui part d'un point situé à 17 milles au sud de Deloraine pour aller à Deloraine, ne recevra de terres dans la province du Manitoba. L'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright), se plaint de ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a exigé pour ses terres, dans le sud du Manitoba, un prix plus élevé qu'elle n'eût dû en exiger. Il faut se rappeler que, dans le temps, ces terres se trouvaient dans la partie la plus densément peuplée de la province du Manitoba, que le chemin de fer les traversait et leur donnait par conséquent une valeur particulière.

Dans ce cas-ci, prenons la première ligne de chemin de fer de la liste, le chemin d'embranchement à Glenboro' du chemin de fer canadien du Pacifique, ce qu'on appelle un prolongement de cet embranchement. Il ne sera donné de terres situées le long de ce chemin, parce que toutes ces terres sont prises et vendues depuis longtemps, qu'elles formaient partie de la subvention accordée pour la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, et les chances sont que les 6,400 acres par mille accordées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour cet embranchement seront situées loin dans la partie nord-ouest des territoires du Nord-Ouest. Or, je crois qu'il serait très injuste de fixer aujourd'hui un prix pour ces terres dans cette partie-ouest des territoires. Il se peut, comme l'a dit l'honorable député de Lisgar (M. Ross), qu'elles aient une valeur exceptionnelle, parce qu'elles contiennent, suivant sa remarque, de la houille, ou qu'il y a là des concessions forestières d'une grande valeur, et il serait tout simplement impossible aujourd'hui, et jusqu'à ce que ces terres soient choisies, de leur assigner une valeur.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) me paraît opposé à la construction de chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest et la province du Manitoba. Il se sépare sur cette question de tous ses amis les réformistes et de tout le parti libéral dans la province du Manitoba. Il n'y a pas longtemps que le gouvernement Greenway, au Manitoba, a conclu un contrat avec la compagnie du Northern Pacific, aux termes duquel celle-ci devait recevoir une énorme subvention, mais les conditions de ce contrat étaient si manifestes qu'il doit y renoncer subseqüemment. A tout événement, la population du Manitoba a fourni \$750,000 prises à même les deniers publics à la construction d'embranchements du Northern Pacific, dans la province du Manitoba et cette politique a été inaugurée et appliquée par le gouvernement libéral de M. Greenway. Conséquemment, les libéraux du Manitoba entretiennent sur cette question une opinion différente de celle de l'honorable député de Norfolk, et je ne doute pas que